

[1974 மார்ச் 27]

2. அரசின் சட்ட முன்வடிவு.

தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம் :

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, என் பெயரிலே இருக்கும் பின்கண்ட திருத்தத்தை நான் பிசேரேடுக்கிறேன் :

“That the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Bill, 1974 (L.A. Bill No. 10 of 1974), as passed by the Assembly, be referred to a Select Committee consisting of the following Members with instructions to present its report within a week.”

(Names and number of Members will be announced later.)

THIRU L. BALARAMAN : I second it.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவானது மோட்டார் வாகனங்களுக்கு ஏற்கெனவே இரண்டு அடிப்படையில் விதிக்கப்பட்ட வரி விதித்ததை ஒரே அடிப்படையில் மாற்றுவதற்கு வழிவகை செய்யக்கூடிய ஒன்றாகும். மோட்டார் வாகன வரி என்றும், பயணிகள் மீதும், ஏற்றிச் செல்கிற சாமான்கள் மீதும் விதிக்கப்படுகிற வரி என்றும் இரண்டு அடிப்படையில் இதுவரை மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் ஒரே அடிப்படையில் வரி விதித்தால் போதுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், இந்தச் சட்டம் அந்த இரண்டு சட்டங்களுக்குப் பதிலாக இன்றைய தினம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல,

@ 168-186 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

1972-ஆம் ஆண்டு, டிசம்பர் மாதத்தில் தென் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இதுபற்றி விரிவாகப் பேசப்பட்டது. பொதுவாக சென்னை மாநகரம் என்று பார்க்கிற போது, சென்னை மாநகரத் தோடு இணைந்திருக்கிற நிலப் பகுதியான தென் மாநிலங்கள் முழுவதும் ஒரு 'எகனமிக் யூனிட்' என்று சொல்லுவதுபோல், ஒரு பொருளாதார அமைப்பாக இயங்குகிறது. இந்தப் பொருளாதார அமைப்புக்குப் போக்குவரவு வசதி மிக இன்றியமையாத வசதியாக இருக்கிறது. சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதாக இருந்தாலும் சரி, பிரயாணிகள் போய் வருவதாக இருந்தாலும் சரி, ஒரே அடிப்படையில் வரி விதிப்புக் கொள்கையானாலும், கட்டணங்களானாலும், போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளானாலும் ஒரே அடிப்படையிலே அமைவது என்ற கருத்து, ஆந்திரம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ் நாடு ஆகிய மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு, இதே போல ஒவ்வொரு மாநிலத்திலேயும் ஒரே வகையான சட்டத்தை இயற்றுவதென்ற தீர்மானம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஆந்திராவைப் பொறுத்த வரையில், இத்தகைய ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றி, அமுலுக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். தமிழ் நாடு இரண்டாவதாக, அந்த அடிப்படையில் இந்தச் சட்டத்தை இன்றைய தினம் இந்த மன்றத்தினுடைய ஆலோசனைக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறது. இந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது, இது ஒரு சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்பதும், இன்றையப் பொருளாதார நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப போக்குவரத்து வசதிகளைச் சீர்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை என்பதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் கொள்வார்களென்று கருதுகிறேன். இந்தச் சட்டத்தில் இரண்டு, மூன்று முக்கியமான கருத்துக்கள் அடங்கியிருக்கின்றன. வரி விகிதங்களைப் பொறுத்த வரையில், பயணிகள் பேருந்துகளைத் தவிர, மற்ற வாகனங்களுக்கு எந்தவித வரி உயர்வும் இல்லை. பயணிகள் பேருந்துகளுக்கு வரி விகிதம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்து, ஏற்கெனவே பயணிகள் பேருந்துகளுக்கு, நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு ஒரு வரி விகிதமென்றும் உட்கார்ந்து செல்பவர்களுக்கு ஒரு வரி விகிதம் என்றும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருந்தது. இப்போது நின்று பயணம் செய்வோருக்கும் உட்கார்ந்து பயணம் செய்வோருக்கும் விதிக்கப்படும் வரியிலுள்ள வேறுபாடு தவிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கெனவே பயணிப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிக்கிறபோது, தூரத்தின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு நாளிக்கு அதிக தூரம் ஓடினால், கூடுதலான வரி விதிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அந்த வரி விகிதக் கொள்கை இருந்தது. அது இன்றைக்கு மாற்றப்பட்டு, இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமையை உத்தேசித்து எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பேருந்துகள் அதிகமாக ஓடுகிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு அது மக்களுக்கு நன்மை பயக்குமென்ற அடிப்படையில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

தூரத்தின் அடிப்படையில் வரி விதிப்பதை ரத்து செய்து, இன்றைய தினம் வேறு வகையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாநகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், நகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், மாவட்டங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், விரைவு வழித் தடங்கள் என்று நான்கு வகையாகப் பேருந்துகள் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வசூல் அடிப்படையில் பார்த்தால், மாநகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள் நாள் முழுவதும் ஓடினாலும், குறைவாக ஓடவேண்டியிருக்கும். அடுத்தபடியாக நகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள்; அடுத்தபடியாக “டிஸ்டிரிக்ட் ரூட்ஸ்” மாவட்டங்களில் ஓடும் பேருந்துகள். நல்ல வசூலைத் தந்துகொண்டிருப்பது நீண்ட தூர வழித் தடங்கள். ஆக

[பிற்பகல் 4-20]

நான்கு வகையிலேயும் நாம் சீரமைப்பு செய்து தூரங்கள் என்ற அந்தக் கணக்கினை மாற்றி, அவைகள் எந்த வகையில் பயணங்களை மேற்கொள்ளுகின்றன என்ற நிலையில் வரிவிதிப்பு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் லாரி போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், ஏற்கெனவே 19 வகையாக அந்த லாரிகளைப் பிரித்து வரி போடுகிறார்கள். அத்தனை வகை வாகனங்கள் இப்பொழுது உற்பத்தி செய்யப்படுவதில்லை. தொழில் நிறுவனங்களோடு கலந்து பேசி, எத்தனை வகையான வண்டிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன என்று பார்த்து, ஏழு வகையாக அவற்றை மாற்றினால் போதும் என்ற அடிப்படையில் 19 வகைக்குப் பதிலாக 7 இனங்களாக அவை குறைக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு இருக்கின்ற தத்ருபமான நிலைமைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகள்தான் அவற்றிலே இருக்கின்ற மிக முக்கியமான பகுதிகள் ஆகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று ஆதரவினைத் தந்து நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THIRU A. R. DAMODARAN : Hon. Chairman, Sir, when it was announced in the Budget documents that a Bill was proposed to rationalise the collection of taxes on motor vehicles, many of us were hoping that this would be a measure of rationalisation without tears and that the incidence of taxation would not be heavy on any particular sector of the transport industry. However, Sir, as the Hon. Minister has explained while introducing this Bill, it is indeed very welcome that the collection of taxes both in the form of motor vehicles and in the collection of the surcharge on passenger and goods traffic has been rationalised and in so doing the number of categories has been reduced and as far as this aspect is concerned, I certainly welcome this Bill.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

But, I may be allowed to point out that in rationalising the schedule of taxes, a very heavy burden has been cast on passenger vehicles, vehicles used for the carriage of passengers, and the incidence of taxation is expected to increase by more than 40 per cent. However, before I refer to this incidence, Sir, and the consequential rise in fares that is likely to ensue as a result of this rationalisation, may I be permitted to dwell for a few minutes on the original features of the Act of 1931 and the subsequent amendments which have taken place to this Act from that date?

Sir, in explaining the objects for which the Motor Vehicles Taxation Act of 1931 was brought in at that time, in the Statement of Objects and Reasons, it was stated that that was done purely to eliminate the annoyance that was being caused to the road-using public because of the collection of tolls and the levy of licence fees by municipalities, local boards and district boards at that time and it was intended to provincialise the collection of taxes. In 1931 this power was taken over by the then Government of Tamil Nadu and the Motor Vehicles Taxation Act (Act III of 1931) came into being.

At that time, Sir, it was proposed to compensate the local boards and the municipalities for the tolls they were collecting at that time, as well as for the licence fees that they had powers to levy under the District Municipalities Act and certain amounts were fixed in that year which, unfortunately, Sir, have remained unaltered for a period of over 43 years. I am well aware of the fact that in this measure, some amount of justice is sought to be done to the panchayats and the rural areas in that the surcharge that is proposed to be collected is sought to be credited to a separate fund for the development of roads in the rural areas. I certainly welcome the principles of this separate fund because we have a vast network of rural roads and since the State Transport Department as well as the four or five Corporations that exist at present are utilising their vehicles on these roads, it is absolutely essential not only from the point of view of the people who live in these areas but also in the interests of the Corporations themselves to see that the roads are improved in these areas. I certainly welcome the provision that has been made to set apart the surcharge for the Rural Road Development Fund. But, I am sorry that municipalities and Corporations have been completely forgotten in this Bill and there is no provision to set apart a certain portion of the

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

taxes that are going to be collected for the benefit and development of roads in the Municipal areas. I do not have statistics with me; I am sure the Hon. Minister would have the figures. But, it cannot be gainsaid that more than 50 or 55 per cent of the buses that are operating in our State are operating and using the roads in Municipal areas. Whether they are long-distance buses, Express buses, or town-buses, 50 per cent of these buses must be using the roads within the Municipal areas. Considering the fact that we have over 95 Municipalities at the present time, I think it is singularly discriminatory that no provision should have been made in this Bill which seeks to rationalise the collection of taxes and Municipalities have been completely ignored from the benefits of the increase in taxes that has been announced.

Sir, in the Budget documents for the year 1973-74, the revenue that is anticipated, according to the Revised Estimate, under the Act of 1931 is Rs. 21.53 crores and under the Taxation on Passengers and Goods Act of 1952, a revenue of Rs. 4.97 crores is anticipated, bringing the total revenue under the Motor Vehicles Taxation Act to the very extraordinary figure of Rs. 26.50 crores. The Keskar Committee on Road Transport which submitted its report more than ten years ago has pointed out the fact that Tamil Nadu continues to be heavily taxed in so far as motor vehicles are concerned and although I am glad that some sort of regional arrangement is sought to be proposed, I do not know whether this applies to a unified rate of taxation that is being envisaged in the four southern States.

Sir, although arrangements have been made with the States in the southern region for the grant of regional permits to goods vehicles particularly, there are still some difficulties in that certain quotas have been allotted which I think have been exhausted and a lorry operator has to wait for more than 8 months or one year to get an endorsement to ply on the roads in other States. I hope that in view of what has been expressed by the Hon. the Minister for Transport about certain understandings being arrived at in the southern region, due consideration will be paid to this aspect also and lorry operators will be allowed to ply their vehicles freely without let or hindrance at least in the four States of the southern region and that they will not be put to the necessity of waiting for months on end to get an endorsement on their permits.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

(பிற்பகல் 4-30)

Sir, the natural result of the heavy increase in taxation on passenger buses is estimated in the Budget at about Rs. 6 crores. Formerly, the tax that was being paid especially for buses other than Express Buses was, I believe, Rs. 96.50 per seat and this is now going to be increased to Rs. 132 taking into account the basic tax of Rs. 120 per seat as well as the surcharge of Rs. 12 that has been contemplated. Sir, I must, however, congratulate the Hon. the Minister for Transport on adopting a perfectly legal method of avoidance of corporation tax which, I think, was in his mind when he raised these taxes to such high levels. It was because he has himself become somewhat embarrassed by the good profits that have been made according to the statements that have been published by the Cholan, Cheran and Pandiyan Transport Corporations, where, I believe, after providing for the full depreciation of 30 per cent on the vehicles and after providing for the interest on the loan capital, that they have received, fairly good returns have been made out on the working capital of these Corporations. It is well-known that if a Corporation makes a profit, 55 per cent of the income will have to be paid as corporation tax to the Government of India and, therefore, the Hon. the Minister for Transport is well within his rights when he devises a method by which he can siphon off the profits of the Corporations into the State Exchequer rather than giving it to the Internal Revenue Authorities of the Government of India. But, as far as the private bus operators are concerned, the fare has been 3 paise per kilometre for a number of years. While I do not seek to hold a brief for private operators, nonetheless, the economics of bus transport would really require a rationalisation of the fare structure, and considering the fact that in Andhra it is over 5 paise per K.M., I think some consideration should be shown to the private bus operators in the sense that they are now unable to keep up with the mounting expenditure of running road transport. It has been represented, and even the Hon. the Minister for Transport has corroborated, that the rising cost of High Speed Diesel Oil, the rising cost of tyres, in addition to their non-availability in free quota in the market, the rising cost of motor spare parts, the impossibility of replacing existing worn-out chassis with new chassis because of the shortage in the manufacture of vehicles, the higher interest rates that are being charged not only by private money-lenders but by commercial banks, the increase in

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

wages and other costs have all contributed to an enormous increase in the expenditure of running road transport. I think they are justified in asking for a certain increase in fares which cannot be subsidised any further. I hope that the Government will consider this as it is in the interests of their own Corporations that some such fare increase should be given.

Sir, having referred to this, may I refer to one clause in this Bill to which I take very strong exception? In clause 3, under "Levy of tax", it has been stated that "the Government may, by notification, from time to time, increase the rate of tax specified in the Schedule: Provided that such increase shall not in the aggregate exceed 50 per cent of the rate specified in the Schedule" While criticising this provision, Sir, I am aware of the fact that even in the original Act, in the Schedule that was given, the minimum and the maximum taxes that could be levied were stated and power was given to the Government to notify the change in the tax that could be levied on motor vehicles. But, I think, however, that in view of the experience that we have gained in the administration of the Motor Vehicles Taxation Act, it is neither necessary nor even desirable to give such enormous powers of taxation by delegating such authority to the Government. After all, Sir, the Legislature itself is meeting once in three months and if there is going to be any change in the tax on any particular class of motor vehicles, I think, in fairness to the Legislatures, it is necessary that the Government should come forward with a Bill to amend the Schedule. I do not think that we should give such powers so that the Government might notify the increase in taxes up to the extent of 50 per cent. Such a power, if given, is likely to be abused in the sense that if the Government feel that they want more revenues for any particular reason, they might decide to raise this tax and present the Legislature with a *fait accompli*. You will remember, Sir, that even when the Government of India issued an Ordinance and sought to increase the tax on certain petroleum commodities, the Hon. the Speaker of the Lok Sabha, Sardar Dhillion, took serious exception to giving the Government powers of taxation by notification and I think that we should adopt a convention that while some marginal adjustments in the rates of taxation may be permissible by notification, an increase to the extent of 50 per cent is certainly not desirable.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

Sir, I have given notice of an amendment and I shall speak on that later. The only thing that I would like to mention here is that having raised the tax on motor vehicles for the carriage of passengers, it is inevitable that there has to be an increase in fares and while some may take strong exception to the increase in fares, I feel that it is inevitable and even disviabile considering the present economics of road transport, and also considering the fact that road transport will avve to share an increasing burden in the carriage of passengers and goods in the years to come.

*Thiru G. VASANTHA PAI: Sir, my honourable Friend Thiru Damodaran has spoken pointing out the efforts of the Honourable the Minister for Transport to siphon off the excess taxes that have to be paid by way of corporation tax into the State Exchequer. I fully agree with the method employed by the Honourable Minister and I feel that whatever is permissible under the law cannot become an avoidance of tax. But there is one matter about which I wish to mention in this House and it is this. Of late the Government have stopped certain bus routes on the ground that they are uneconomic. As early as 7th February, I wrote a letter to the Transport Minister about Route No. 31-A which is usually crowded between 9 a.m. and 11 a.m. and 4 p.m. and 6 p.m., because all office-going employees, doctors and professionals used this bus to go from Triplicane to George Town area and back. Because this bus does not attract passengers during the rest of the day, this route is said to be uneconomic. I made a representation to the Honourable Minister last month and I have been receiving telephone calls almost everyday from the passengers in this route saying that they are put to much inconvenience because the alternative bus in Route No. 31 comes fully packed when it reaches Venkateswara Hostel. I think despite the fact that this may be uneconomic in the overall, it must be restored at least during the specific period when it is economic. Alternatively, the excess tax which is siphoned off could be used for giving the facility to the public, because I think the economics should not come in the way of providing the essential services to the public. I would request the Honourable Minister to kindly consider this aspect. Not only this route. There are, I am told, a number of other routes about which also there have been complaints and about which letters have been appearing in the Press. I would

(Thiru G. Vasantha Pai)

[1974 மார்ச் 27]

request the Honourable Minister to restore this route at least with immediate effect, because it will do a great deal of service to the office-going public who go to the George Town area of the City of Madras from a crowded locality like Triplicane.

Sir, another thing I wish to say is this. My honourable Friend Thiru Damodaran spoke in his very factual address about the heavy taxation in Tamil Nadu. But it is also to the credit of Tamil Nadu that it is one of the few States where there are the best roads in the whole of India, but probably with the exception of a very few States. It has the best roads and Highways throughout India and I would request the Honourable Minister to see that the moneys which he gets from these Corporations are re-invested in providing facilities to the travelling public, that our roads are made more attractive, and that the much-needed road right from Kanyakumari to Madras on the East Coast of Tamil Nadu is started in a grand fashion, with even motels by its side, so that it could be really made attractive for the tourist public.

I would like to end my small speech with a request again to the Honourable Minister to consider these things and see that these conveniences are immediately restored to the public.

(பிற்பகல் 4-40)

(மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. எஸ். ஜெயராம ரெட்டியார் : துணைத் தலைவரவர்களே, சர்க்கார் கொண்டுவந்திருக்கிற தீர்மானம் ஓரளவிற்கு நஷ்டத்தைச் சரிப்படுத்துவதற்குச் செய்யவேண்டிய காரியமாக இருக்கிறது என்பதை ஒத்துக் கொண்டாலும் கூட, என்னைப் பொறுத்த வரையில், கிராமவாசி என்ற முறையில், இந்த வரி உயர்வினால், பஸ் சொந்தக்காரர்களால் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்கிறவர்களுக்கு கட்டணம் எவ்வளவு உயர்த்தப்படும் என்பதைப்பற்றி அமைச்சரவர்கள் விளக்கமாகச் சொல்லிவிட்டால், கிராம வாசிகளுக்கு இதைப்பற்றித் தெரிந்து கொள்வதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பமாக இருக்கும் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

* Thiru S. NARAYANASWAMY : Mr. Deputy Chairman, Sir, in endorsing the very many wise statements made by my honourable Friend Thiru Damodaran, I wish to say that there are several very disturbing features about this very innocuous-looking Bill, the Motor vehicles Taxation Bill. The Chambers of Commerce have received quite a few letters about the motor

1974 மார்ச் 27]

[Thiru S. Narayanaswamy]

vehicles taxation and about the necessity for Tamil Nadu State to retain its reputation as the highest motor-car vehicle taxing State in the country.

Sir, I wish to elaborate one of the points that my honourable Friend Thiru Damodaran made and that is this—that there is an idea to unify the southern area, the southern region in respect of motor transport, freight as well as passenger vehicles. Particularly in the case of freight vehicles, I know the hardships which many merchants face over the transportation of goods, in the absence of railway freight accommodation. This has become a major issue now; particularly after the cancellation of a large number of goods trains, the dependence on road transport for conveying goods from here to neighbouring States has become very imperative and they are all very much worried about getting their things through in good time. If and when any conference is held in the southern region on the question of taxation, it is my hope that the highest taxing State will not be the model for the other lower taxing States. This is usually what is called rationalisation. The word 'rationalisation' has been most misused in many fields, but never in such a field as the legislative field. We mislead the people by saying that we rationalise, although what we want to do is to increase their hardships through heavier taxation. There have been many transport conferences in which I have had the opportunity to both participate in and organise and I can say that it is time for the Government to stop treating motor vehicles taxation as a milch cow, which they have tended to do. Today, motor vehicles taxation brings in a sizable amount of revenue and what is derived by way of motor vehicles taxation is nearly one-half of the total pre-Independence Budget of the State. Therefore, let us not forget that this has become a very, very sizable source of revenue and when we collect it, the following things must be borne in mind.

The economics of road transport has become very important. A man who runs a lorry must still find it economic to run his lorry. Today, the cost of tyres has quadrupled over a period of 15 to 20 years. My honourable Friend Thiru Damodaran dwelt on this and I am aware of the terrific hardships they are facing over the question of not finding spare parts. I am aware of a large number of single and multiple road-transport owners, who for want of resources to buy the tyres and the

[Thiru S. Narayanaswamy]

[1974 மார்ச் 27]

spare parts they need, have stabled their vehicles. Apart from the lack of economics of operating, these particular things have created a lot of hardship, after involving a very large investment on the vehicles. What is essential now is to find out what it is and what is the object of the taxation. It is not as if a man who becomes a fleet-owner becomes a millionaire and I do not think he is becoming very rich today. As a result of this, I think it is essential in the interests of retaining at least the freight transport that their economics be gone into, with a view to seeing that we do keep taxation at a level where incentives are not completely destroyed.

Now, a word, Sir, about a viewpoint made by my honourable Friend Thiru Vasantha Pai and that is about road-building. The ostensible object of motor vehicles taxation, at any rate when it was started, was that it was intended to help road-building. But, I do not think the road-building programmes are utilising all the moneys that are collected. I may not expect it to be so, because both Central and State resources are used in road-building in the country, but what is essential is that we build good communications. Recently, there have been at least two very huge infrastructure failures. The first is the electricity power-cut which has affected industries so badly that several industries are operating at only 40 per cent capacity even in this State which is much better off in regard to electricity availability. The second is that railway transportation has almost completely broken down and we are all aware of its effect. I do not want roads also to go under the category of infra-structure deficiencies in this State. I think I will derive very poor solace from a statement that we have better roads here than in other States. It is like saying that this is a global phenomenon or something like that. What seems to be essential is that we should have a logical and integrated road-building programme such as will improve road communications within the State in a bigger way, particularly when we are having railway development costing so much more than ever before. Several schemes, I am told confidentially, will be pruned under the revised Fifth Five-Year Plan, apart from oil budget and other budgets, and so we are going in for trouble. I fully endorse Thiru Damodaran's statement that Municipalities should not be left high and dry and that Municipalities should get a part of the revenue realised

[Thiru S. Narayanaswamy]

through motor vehicles taxation. It is a very good idea. He has given notice of an amendment, which I fully endorse though it is not immediately before the House. Particularly at a time when the Municipalities have become thoroughly impecunious and for the same reasons State Governments have become impecunious—I do not particularly see the reason to blame Municipalities as contrasted with other bigger bodies. I hope and trust that these points will be kept in mind in dealing with the Motor Vehicles Taxation Amendment Bill.

Sir, a word about the avoidance and evading of taxes, about which I have often spoken on the floor of this House. Public companies have been blamed not only for evading taxes but for avoiding them. I gave evidence before the Taxation Enquiry Commission. I said that avoidance was not only desirable, not only permissible, but also pardonable. But, I stand subject to correction by my distinguished legal friend Thiru Vasantha Pai—the House of Lords said in certain circumstances, avoidance might be a duty cast upon a man towards his family to save his income from the four corners of the law against the crocodile jaws of taxation. Therefore, if that is permissible, I hope and trust you will remember what you are doing while you blame Corporations for trying to save money for the shareholders and for paying back. I do think there are limits beyond which a State Government cannot go in doing even this. I do think the Central Exchequer requires money in order that you may get a portion of it from the Divisible Pool. In the matter of avoiding taxes at State level, you may be eating your tail as a serpent does. The story in the fable is that the serpent eats its tail and it feels it only after it reaches the stomach.

The Hon. Thiru S. RAMACHANDRAN: Sir, the Corporation tax does not form part of the Divisible Pool and I would like to bring it to the notice of the honourable Member. I would like to erase the impression that the whole measure is for avoidance of tax. I feel that our own Members should not feel that the Taxation Bill is in such a way that the State Government are trying to avoid payment of tax to the Government of India. Of course, transport economics is there which I think I can deal with during my reply.

Thiru S. NARAYANASWAMY: Sir, I thank the Honourable Minister for his kind elucidation. As a student of finance,

(Thiru S. Narayanaswamy)

[1974 மார்ச் 27]

I happen to know that corporation tax does not form part of the divisible pool. I am not likely to make a mistake in that respect. If the Honourable Minister was under this impression when I spoke, I want to assure him that what I meant was this: If the Government made an attack on the non-divisible pool, that would affect the divisible pool also. The Government of India have to depend upon the collection of revenues for much of its expenditure. If the collection in the non-divisible pool is reduced, they will lay their hands on the divisible pool. There are so many things happening like collection charges, etc. There are ways in which even the Central Government may inflate expenditure, which I would like the Honourable Minister to know. I do not say that the Honourable Minister should not do this. The Honourable Minister can do this up to a limit only because I agree that the Government have to secure its finances at any rate. I know there is a *bona fide* effort to rationalise the taxation structure here. The entire structure of motor vehicles economies has to be considered and the benefits should accrue to the road-user. Ultimately there is no escaping from the fact that the consumer will have to pay the taxes. It is not the Transport-owner who is going to pay all the taxes imposed. The Transport-owners will bring pressure upon the Government for the rise in fares and the Government will have to agree to the increase in fares. Otherwise, there will be erosion of the economics of operation of this road transport. This is what I wanted to say. Let not the impression be created that I am opposed to rationalisation. But I am opposed to some other thing being called rationalisation and there is a general tendency among the legislators to do that. This, I think, should be avoided.

(பிற்பகல் 4-50)

* திரு. கே. ராஜாராம்: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இந்த மசோதா கொண்டு வந்ததன் நோக்கத்தைப்பற்றியும், அதை விளக்கியும் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னபோது, இது மிக நல்ல நோக்கத்துடன் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது என்று கூறினார். ஆனால் அவர் கூறிய நோக்கம், இந்த மசோதாவின் ஷரத்துக்களைப் படித்துப் பார்த்தால், நிறைவேறுவதாகத் தெரியவில்லை. சாதாரணமாக அரசாங்கத்தை நடத்துகின்றவர்களுக்கு, வரி விதிக்கும் அதிகாரம் இயற்கையாகவே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ஜனநாயக ரீதியில், சட்ட சபைக்கு வந்து, வரியை நிர்ணயித்துக்கொண்டு, சபையின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுத்தான் வரி விதிக்க வேண்டும். ஆனால்

[1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

இன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கும் இந்த மசோதாவின் மூன்றாவது பிரிவு, இரண்டாவது துணைப் பிரிவில் 'The Government may, by notification, from time to time increase the rate of tax specified in the Schedule'

என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. இது அந்த வரி விதிப்பு அதிகாரத்திற்கும் அப்பாற்பட்ட ஒரு விஷயம். இப்பொழுதே ஒரு பிளேங்க் செக்—50 சத வீதத்திற்கு மேற்படாமல் என்று ஒரு வரையறையை மட்டும் குறிப்பிட்டு விட்டு, அதற்குள் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் விதிக்கலாமென்கிற, இந்த மசோதா சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு விட்டால், விதித்துக் கொள்ளலாம் என்று பேரட்டிருப்பது அவ்வளவு சரியாக இல்லையென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த முறை, வரி விதிப்பு வரம்புகளுக்கு அப்பாற்பட்டது என்று கூறிக்கொள்கிறேன். ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொல்லலாம். 1931-ஆம் வருஷத்திய சட்டத்திலேயே, இந்த வரி இருந்தது என்று எடுத்துக் காட்டலாம். ஆம், இருந்தது, ஆனால் அதில் உச்ச வரம்பு கட்டப்பட்டிருந்தது. அதன் ஷரத்தில் காண்பது, குறைந்த பட்ச வரி இவ்வளவு, அதிக பட்ச வரி இவ்வளவு என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த மாதிரி இந்தச் சட்டத்தின் ஷரத்தில் இல்லை. ஆகையினால் இவைகளையெல்லாம் ஆலோசிக்க வேண்டும்.

இப்பொழுது சர்சார்ஜ் என்றும், இன்னும் பலவிதமான வரிகளும் இருக்கின்றன. இவைகளையெல்லாம் ஒருமுகப்படுத்தி, ஒரே முகமான வரியை விதிக்க வேண்டுமென்ற லட்சியம் இந்த மசோதா கொண்டு வருவதன் முக்கிய நோக்கம் என்று கூறப்பட்டது. ஆனால் அப்படித் தெரியவில்லை. Levy of surcharge on tax on certain motor vehicles, என்று 9-வது பிரிவில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இது ஒரு தனி வரியா? ஆனால் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளைச் சரியாகப் போடுவதற்கு இது தனியாக ஒதுக்கப்படுகிறது என்ற ஒரு முடிவைச் சொல்லியிருப்பது சற்று ஆறுதல் அளிப்பதாக இருக்கிறது. ஒரு கிராமவாசி என்ற முறையில் நானும் இதை வரவேற்கிறேன். ஆனால் முழுவதுமாக வரவேற்கும் நிலைமையில் இல்லை. எப்படியெனில், 1931-ஆவது வருஷத்திய சட்டத்தில், அப்பொழுதிருந்த டோல் கேட்டுகளை எடுத்துவிட்டு, அதற்குப் பதிலாக மாநிலத்திற்கு மொத்தமாக டோல் கேட்காம்பன்சேஷன் கொடுக்கப்பட்டது. அதற்கு முன்னால் டோல் கேட் வருமானம் எல்லாம் அந்தந்த முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும் ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் போய்க்கொண்டிருந்தது. அதை எடுத்த பிறகு டோல் கேட் காம்பன்சேஷன் என்று எல்லா முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும், ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் கொடுத்தது. பின்னால் ஜில்லா போர்டுகள் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவைகளின் வாரிசாக பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்கள் அமைந்தன, கிராமப்புற சாலைகள்

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1974 மார்ச் 27]

அபிவிருத்திக்காக, அரசாங்கம் போதுமான நிதி கொடுக்கவில்லை என்ற காரணத்திற்காக அந்தச் சட்டத்திற்கு எத்தனையோ திருத்தங்கள் வந்த பிறகு, இப்பொழுது பஞ்சாயத்துக்களுக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும் ஓரளவு நிதி கொடுக்கிறோம். இந்த மாதிரி முனிசிபாலிட்டிகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டாமா, அதற்கு நிதி ஒதுக்க வேண்டாமா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமப்புற சாலைகளுக்கு சர்சார்ஜ் போடப்படுகிறது. முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும் கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் போதுமான நிதி வசதி கிடையாது. டோல் கேட் வருவாய் இல்லாததால், ரோடுகளைப் பராமரிப்பது மிகவும் கடினம். ஆகையினால் நகரங்களுக்கும் மாநகரங்களுக்கும் ஏதாவது ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்கு இந்த மசோதாவில் இடம் செய்திருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அதற்கும் விளக்கம் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி இல்லாவிட்டால், அதற்கு ஒரு ஷரத்தைச் சேர்த்து விடுவதில் எந்தக் குறையும் இல்லையென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்காகத் தனியாக சர்சார்ஜ் போட வேண்டிய அவசியமில்லை. அதிக வரி வருவதாக இருந்தால், ஒரு 5 சத வீதம் கொடுத்து விடலாம்.

அடுத்தபடியாக, பிரிவு 10 நீக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பிரிவு சட்ட சபைக்கு வருவதற்கு முன்பே நீக்கப்பட்டிருக்கிறதா அல்லது சட்டசபை (அசெம்பிளி)க்கு வந்த பிறகு நீக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று தெரியவில்லை. இது ஒரு முக்கியமான ஷரத்தாக இருந்திருக்கிறது. 150 வாகனங்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு ஒரு அடிஷனல் சர்சார்ஜ் விதிப்பதற்கு ஒரு விதி இருக்கிறது. இம்மாதிரி அதிகமாக வாகனங்களை வைத்துக்கொண்டு, லட்சக் கணக்கில் சம்பாதிக்கக்கூடிய பெரிய கம்பெனிகள், விரல் விட்டு எண்ணக்கூடிய வகையில், ஒரு நான்கு அல்லது ஐந்துதான் இருக்கும். 100, 200 லாரிகளை வைத்துக்கொண்டு டெல்லியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும், பம்பாயிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பல லட்ச ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கின்றது. அவர்களுக்கு அடிஷனல் சர்சார்ஜ் போடுவதன் மூலம் வரி வசூலிப்பது தவறாகாது என்ற எண்ணத்தில் இருந்தேன். 150 வாகனங்கள் என்று சொல்கின்றபோது, லாரிகளைத்தான் நான் எண்ணினேனேனே தவிர, பஸ்களைக் கருதவில்லை. நம்முடைய மாநிலத்தில் இப்பொழுது அரசாங்கத்தைத் தவிர, வேறு யாரும் 150 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளவில்லை. வாகனங்கள் என்றால், லாரிகளைத்தான் குறிப்பிட்டது என்று கருதுகிறேன். இது ஏன் கைவிடப்பட்டது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கி யிருந்தால், நலமாக இருந்திருக்கும். அந்த விளக்கத்தை இப்பொழுதாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

அதோடு 13-வது கிளாஸ், ரீபண்டு ஆப் டாக்ளை எடுத்துக்கொண்டால், முன்பெல்லாம் ஒரு வாகனம் ரிப்பேர் செய்யப்படுவதற்காக கழட்டப்பட்டு, 2, 3 மாதம் ஆகும் என்றால், வரி செலுத்த வேண்டியதில்லை, எழுதிப் போட்டு விட்டால் போதும் என்றிருந்தது. ஆனால் இப்போது நாம் நிறைவேற்றியிருக்கும் திருத்தத்தின் மூலம், அப்படியிருக்கும் வண்டிகளுக்குக் கூட வரியைச் செலுத்திவிட வேண்டும்; வண்டி ஓடாமலிருந்தால், அதைப்பற்றி எழுதி ரீபண்டு வாங்க வேண்டுமென்று திருத்தம் நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். அது அவசியம் தானா? நிச்சயமாக வண்டி ஓடாது என்றிருக்கிற போது சர்க்காருக்கு வரியைச் செலுத்திவிட்டு பழையபடி திருப்பி வாங்குவதில் ஏற்படக்கூடிய கஷ்டங்கள் மக்களுக்குத் தெரியும். எந்த ஒரு வரியையும் அதிகமாகச் செலுத்திவிட்டு திருப்பி வாங்குவது என்றால், எவ்வளவு தொகை திருப்பி வாங்கவேண்டியிருக்கிறதோ, அதைவிட பல மடங்கு செலவு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு அலைச்சல் வேறு ஏற்படுகிறது. நிச்சயமாக வண்டி ஓடாது என்ற நிலையிலுள்ள வண்டிகளுக்கு ஏன் வரி வசூலிக்க வேண்டும்? அதையும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

21-வது கிளாசில் “Nothing in this Act shall apply to a motor vehicle used solely for the purpose of agriculture என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. இது மிகமிக வரவேற்கக்கூடிய ஷரத்து. விவசாயத்திற்காக உபயோகப்படும் வாகனங்களுக்கு இந்தச் சட்டத்தில் உள்ள எதுவும் பொருந்தாது என்று சொல்லப்பட்டிருப்பது நல்ல காரியம். ஆனால் வாகனம் என்று சொல்லும்போது, விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படும் டிராக்டர் இதில் சேருமா என்று தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த மாதிரி இன்னும் சிறிய சிறிய திருத்தங்கள், விளக்கங்கள் இருப்பதால் தான், இந்த மசோதாவை இந்த அவையின் ஒரு பொறுக்குக் குழுவுக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். மசோதா நிறைவேறுவதைத் தாமதப்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன் நான் அந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுக்கவில்லை. இந்தச் சபையில் உள்ளவர்களே ஒரு வாரம் உட்கார்ந்து, ஓய்வு நேரத்தில் பரிசீலனை செய்து, அமைச்சரவர்கள் புகுத்த வேண்டிய விளக்கங்களைப் புகுத்தலாம், அல்லது உறுப்பினர்களை ஒப்புக் கொள்ளச் செய்துவிட்டால் திருத்தங்கள் தேவையில்லை. இன்னும் 10, 15 நாட்கள் கூடப் போகிறோம். ஆகவே ஒரு வாரத்திற்குள் முடித்து விடலாமே, ஏற்கெனவே தயாரித்தது, அவசர அவசரமாகத் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஆகவே இவற்றையெல்லாம் யோசித்து,

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1974 மார்ச் 27]

ஆர அமர முடிவு செய்யக்கூடாதா என்பதற்காகத் தான், இதை நமது சபையின் பொறுக்குக் குழு ஒன்றுக்கு அனுப்பி ஒரு வாரத்தில் பரிசீலனை செய்து அனுப்ப வேண்டுமென்று நான் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை அமைச்சர் அவர்கள் ஒப்புக்கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, வரி விகிதத்தைப் பொறுத்த வரையில், மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது என்ற ஒரு பொதுவான கருத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது தெரிவித்தார்கள். வரி விதிப்பு பேருந்துகளுக்கு என்ன விகிதம் என்று பார்க்கின்றபோது, இது வரையில் ஆந்திராவில் தான் அதிகமாக இருந்தது. ஆனால் இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் தமிழகம் கூடுதலாக ஒரு முதல் நிலையைப் பெறுகிறது என்கின்ற உண்மையினை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

ஆந்திராவில் பேருந்துகளுக்கு வரி 110 ரூபாய்; கட்டணம் 4 பைசா. கர்நாடகத்தில் வரி விதிப்பு 67½ ரூபாய்; கட்டணம் 1971-லிருந்து 5 பைசா. கேரளத்தில் வரி விதிப்பு 75 ரூபாய்; கட்டணம் 3.3 பைசா. அவர்கள் அதைக் கூடுதலாக்க வேண்டுமென்று அதற்கான நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டில் 96 ரூபாய் என்று இருந்தது, இப்போது 132 ரூபாய் என்று இதன் மூலமாக ஆகிறது. தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்துக் கட்டணம் 3 பைசா என்றிருக்கிறது. நான் அதையே தான் சட்டமன்றப் பேரவையில் பேசுகிறபோது கூடக் குறிப்பிட்டேன், போக்குவரத்துத் துறையினுடைய பொருளாதார நிலையை பார்க்கின்றபோது, இந்த 3 பைசா என்பது 1964-லே நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இன்றைய தினம் ரூபாய் மதிப்புக் குறைவைக் கணக்கில் எடுத்துப் பார்க்கின்றபோது, அன்றைக்கு 3 பைசா கொடுத்தவர்கள் இன்றைக்கு 6 பைசா கொடுத்தால் தான் அதற்குச் சமமாக வருகிறது. ஆகையால் 6 காசாக ஆக்கப் போகிறோம் என்று யாரும் நிச்சயமாக எதிர்பார்க்கத் தேவையில்லை. பெருமதிப்பிற்குரிய திரு. ஜெயராம ரெட்டியார் அவர்கள் எந்த அளவுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்தப் போகிறீர்கள் என்று கேட்டார்கள். எந்த அளவுக்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று அவர்கள் தெரிவிப்பார்கள் என்று நான் ஆவலோடு காத்துக்கொண்டிருந்தேன். எந்த அளவுக்கு உயர்த்தினால் சரியாக இருக்கும் என்று அவருடைய அனுபவத்தை வைத்துச் சொல்லியிருப்பார்களேயானால், அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கின்ற கட்டண உயர்வுக்கு பலன் அளித்திருக்கும். ஆனால் அவர்கள் கேள்வியோடு விட்டு விட்டார்கள். (அவையில் சிரிப்பு).

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (திரு. ஜெயராம ரெட்டியாரைப் பார்த்து) : சொல்லுங்கள்.

1974 மார்ச் 27]

திரு. எஸ். ஜெயராம் ரெட்டியார் : தலைவரவர்களே, பொதுவாக கிராம வாசிகளுக்கு இப்போது 3 காசாக இருக்கிறது. அதை 4 காசாக உயர்த்தினால் போதும் என்று நினைக்கின்றேன். அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொள் வார்கள் என்றே நம்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய வேண்டுகோள் வினாக்களில், நல்ல பலனளித்திருக்கிறது என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். ஆந்திராவிலே 1972-லிருந்தே 4 காசாக ஆகியிருக்கிறது. கர்நாடகத்தில் 1971-லிருந்து 5 காசாக ஆகியிருக்கிறது. இங்கே பல்வேறு பெருமதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல, இன்றைக்கு எல்லாப் பொருட்களினுடைய விலைவாசிகளும் கூடியிருக்கின்ற காரணத்தாலும், துணை பாகங்களின் விலைகள் கூடியிருக்கின்ற காரணத்தாலும், பேருந்து உரிமையாளர்கள் நடத்த இயலவில்லை என்பதை நாம் ஒப்புக்கொள்ளத் தான் வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று அவர்கள் திரும்பத் திரும்பக் கேட்டு வருவதில் ஒரு வகையிலே நியாயம் இருக்கிறது. அப்படி உயர்த்துகின்றபோது, அதன் மூலமாக கூடுதலான லாபம் பெறுவதற்கு வழிவகை செய்துவிடக் கூடாது. அதைத் தனியார் நடத்தினாலும் சரி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தினாலும் சரி, சாதாரணமாக 1 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது என்றால், 43 காசு மசலுக்கும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸுக்கும் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை அதிகமாக ஆகிறபோது, அவர்களால் வேறென்றும் செய்ய முடியவில்லை. கடந்த 10 ஆண்டுகளில் 2 மடங்கு, 3 மடங்கு விலை அதிகமாகியிருக்கிறது. அதைக் கணக்கிலே எடுத்துக்கொண்டு, கட்டணத்தை ஓரளவுக்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று அரசு கொள்கையளவில் ஒப்புக்கொண்டு, அந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகிறபோது, அதன் மூலம் அதிகமான லாபத்தை பேருந்து உரிமையாளர்களோ, அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களோ பெறுவதற்கு வாய்ப்பினைத் தருவதாக ஆகாது; எந்த அளவுக்கு அவர்களுக்குக் கட்டுப்படியாகும்; அதே நேரத்தில் எந்த அளவுக்கு வரி விதிப்பின் மூலம் கூடுதலாக லாபம் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குச் செல்லாமல் தடுக்க இயலும் என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கின்றபோது தான், இந்த வரி விதிப்பு பொருத்தமாக இருக்கும் என்று அரசு முடிவு செய்து, வரி விதிப்பைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதை நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஆகையால் இந்த கூடுதலான வரி விதிப்பு, நாம் கட்டணத்தைக் கூட்ட இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் நிச்சயமாக இந்த வரியைச் செலுத்த வேண்டிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கோ, போக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

வரத்துக் கழகங்களுக்கோ எந்தவிதமான பாதகத்தையும் ஏற்படுத்தாது.
'This will be a nationalisation without tears' என்றுதான்
நான் கருதுகிறேன்.

திரு. எஸ். ஜெயராம செட்டியார்: தலைவரவர்களே, நான் நான்கு காசு
என்று ஒத்துக்கொண்டேன். நான்கு காசுக்குக் குறைவாக வைத்து, அது
கட்டுப்படியாகக் கூடியதாக இருக்குமேயானால், அதனை போக்குவரத்து
அமைச்சர் அவர்கள் நிர்ணயித்தால், கிராமத்தில் உள்ளவர்களுக்கு அவர்கள்
செய்த நன்மையாகும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஞாபகப்படுத்த
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர்
திரு. ரெட்டியார் அவர்கள் சொல்லிவிட்டோமே என்பதற்காகக் கவலைப்பட
வேண்டியதில்லை. அவர் சொன்னதை நினைவில் வைத்துக்கொண்டு, பொது
மக்களைப் பாதிக்காத வகையிலே, அதே நேரத்தில் போக்குவரத்து பஸ்களும்
ஒழுங்காக நடக்கின்ற வகையிலே அந்தக் கட்டணத்தை அரசாங்கம் நிர்ண
யிக்கும் என்பதை நான் அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தச் சட்டத்தில் இன்னொன்று என்னவென்றால், தென்
மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரையில், 'குட்ஸ் வெகிகிள்ஸ்', சாமான்களை ஏற்றிச்
செல்கின்ற லாரிகளுக்கு இன்னும் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்
னார்கள். 6 மாதம் ஆகிறது அவர்களிடத்தில் கவுண்டர் சிக்னேசர் வாங்கு
வதற்கு என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இந்தக் கஷ்டங்கள் இருப்பதற்குப்
பெரும்பாலான காரணமே, இந்த வரி விதிப்பு விகிதமும், கட்டண விகிதமும்
ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் மாறுபாடாக இருப்பது தான். உதாரணத்திற்குச்
சொல்லப் போனால், கர்நாடகத்திற்கும் தமிழகத்திற்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது.
200 லாரிகளை அதிகப்படுத்தலாம் என்று இரண்டு அரசும் ஒப்புக்கொண்டது.
ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ தெரியவில்லை, கர்நாடக மாநிலத்தில் லாரி
உரிமையாளர்கள் யாருமே தமிழகத்தின் பெர்மிட்டுகள் வேண்டுமென்று
அவ்வளவாக அதிகம் போகவில்லை. இங்கேயிருப்பவர்கள் வேண்டுமானால்
நிறைய பெர்மிட்டுகள் கேட்கிறார்கள். இப்படி ஒரு மாநிலத்திற்கும்,
இன்னொரு மாநிலத்திற்கும் இருக்கிற ஏற்றத் தாழ்வான பொருளாதாரச் சூழ்
நிலை கூட, இத்தகைய ஒரே அமைப்பாக கொண்டுவர இடைஞ்சலாக இருக்
கிறது. இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் நேரில் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை
எடுக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தான் மாநிலப் போக்குவரத்து
அமைச்சர்களுடைய மாநாடு நடைபெற்றிருக்கிறது. மறுபடியும் இந்த
ஆண்டும் அந்த மாநாட்டை கோள மாநிலத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூட்டுவதாக இருக்கிறார்கள். ஆகையால் இத்தகைய பிரச்சினைகளை விரைவில் தீர்ப்பதற்கு அந்த மாநாடு வழி வகுக்கும் என்று நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்களுக்கு என்னுடைய உறுதியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கிளாஸ் 3 பற்றிச் சொன்னார்கள். கிளாஸ் 3 (2) பிரிவின்கீழ் சட்ட மன்றங்களுக்கு உகந்த வகையிலே அதிகாரங்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை; அரசு அதிகமான அதிகாரங்கள் எடுத்துக்கொள்ள அது வழி வகை செய்கிறது; இது ஜனநாயகத்திற்கு எப்படிப் பொருந்துமென்று மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் கேட்டார்கள். அவர்களே குறிப்பிட்டார்கள், ஏற்கெனவே யுள்ள சட்டப்படி குறைந்த பட்சம் இவ்வளவென்றும், அதிகபட்சம் இவ்வளவென்றும் போடலாமென்று இருந்ததென்று சொன்னார்கள். குறைந்தது 100 ரூபாய் என்றும், அதிகம் 150 ரூபாயென்றும் ஷெட்யூலிலே போடலாம். அதையே 100 ரூபாயென்று போட்டு, 50 ரூபாய்வரை கூட்டிக்கொள்ளலாமென்றும் போடலாம். ஆக இந்தப் பிரிவு எந்த அளவுக்குக் கூட்டப் போகிறோமென்பதை உறுதிப்படுத்துகிறது. ஒரு வரி விதிப்பு சட்ட மன்ற மேலவையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுகிறது. அந்த வரி விதிப்பிலிருந்து எந்த அளவுக்குக் கூட்டலாமென்பதையும் வரையறை செய்து, அந்தத் தொகையும் சட்ட மன்ற மேலவையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுகிறது. ஆகையால் இது வரம்பற்ற அதிகாரமல்ல; வரம்புக்குட்பட்ட அதிகாரம்தான் என்பதை நான் மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

அடுத்து, பிரிவு 10 ஏன் நிராகரிக்கப்பட்டதென்று கேட்டார்கள். சட்ட மன்ற மேலவைக்கு வந்திருக்கிற பிரிவு 10 வேறு. சட்டமன்றப் பேரவையில் இருந்த கிளாஸ் 10 வேறு. 150 வண்டிகளுக்கு மேலுள்ள நிறுவனங்களென்று சொன்னது, அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான், அவை தான் பிரிவு 10-லே அடங்கும். அங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல, இங்கேயும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசை ஏமாற்றி, அந்தப் பணத்தையெல்லாம் வரியாக எடுத்துக்கொள்வதற்காகத்தான் இந்தப் பிரிவு இருக்கிறதென்ற கருத்து வந்துவிடுமோ என்ற அடிப்படையில் தான் அந்தப் பிரிவு 10 நீக்கப்பட்டு, இங்கே வேறொரு பிரிவு கிளாஸ் 10-ஆக வந்திருக்கிறது.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

அடுத்தபடியாக, 'ரீபண்ட்'-ஐப்பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில், சில விரிவான சீர்திருத்தங்களை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம். இப்போதிருக்கும் ஆர்.டி.ஓ. முறைகளையெல்லாம் மாற்றி, எந்த அளவுக்கு 'வெகிகிள்ஸ் பாபுலேஷன்'—வண்டிகளுடைய தொகை இருக்கிறதோ, அதற்கேற்ற அளவுக்கு ஆங்காங்கே அதிகாரிகளை நியமித்து, அந்த அடிப்படையிலே இந்தப் பேருந்து உரிமையாளர்களோ அல்லது லாரி உரிமையாளர்களோ அவர்களுக்கு வேண்டிய காரியங்களை ஒரே அலுவலகத்திலேயே முடித்துத் தருவதற்கு ஏற்ற வகையில் ஒரு நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தை போக்குவரத்துத் துறை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், அதற்கான குறிப்பு அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறதென்றும் எதிர்க் கட்சித் தலைவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே எந்த விதமான கால தாமதமோ, கஷ்டமோ நிச்சயமாகப் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கோ, லாரி உரிமையாளர்களுக்கோ ஏற்படாதென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நகராட்சி மன்றங்கள்பற்றிச் சொன்னார்கள். அவற்றுக்கு, சாலைகளைப் பராமரிக்கப் போதுமான வாய்ப்புகளில்லை; வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஊராட்சி மன்றங்களுக்கும், ஒன்றியங்களுக்கும் இருப்பது போல, இவைகளுக்கும் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். நான் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கிளாஸ் 17-ஐக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அதிலே மிகத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

“the balance shall be apportioned between the Government and local authorities and such apportionment shall be in accordance with such rules as may be made in this behalf”

ஏற்கெனவே லைசென்ஸ் கொடுப்பதன் மூலம், டீல்ஸ் கொடுப்பதன் மூலம் நகராட்சிகள் பெற்று வந்த வருவாயை, இந்த மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் வந்த பிறகு, ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையென்று கொடுத்துக்கொண்டு வந்தார்கள். இப்போது மோட்டார் வாகன வரி மூலம் வருகிற வருவாயை அரசுக்கும், நகராட்சி மன்றங்களுக்கும் எப்படிப் பிரித்துக் கொடுப்பதென்பதற்கு வழிவகை செய்து, அதற்கான விதிமுறைகள் இயற்றப்படுமென்று பிரிவு 17 வழி வகுக்கிற காரணத்தாலே, நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிவித்த அந்தக் கருத்தும் கவனத்திலே கொள்ளப்படும்.

1974 மார்ச் 27] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அடுத்தபடியாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வசந்த் பாய் அவர்கள் பேசுகிறபோது, 'Unremunerative route' பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். என்னிடத்திலேகூட மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 'Unremunerative route' -களைப் பொறுத்த வரையில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கிட்டத்தட்ட 1 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் இழப்பு இருந்தும், அந்த ரூட்டுகளை மக்களின் நன்மைக்காக இயக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால் என்ன காரணத்திற்காக இது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறதென்பதைப் பார்த்து, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் பல்வேறு துயரங்களிலிருந்தும், தொல்லைகளிலிருந்தும் விடுதலை பெறும் வகையில், அதற்கான நடவடிக்கையை அரசாங்கம் நிச்சயம் எடுக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இன்னொரு கருத்து சொல்லப்பட்டது. இந்த வருவாயின் மூலம் சாலை வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்கு அதிகமாகச் செலவிட வேண்டுமென்ற கருத்து சொல்லப்பட்டது. ஏராளவுக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்தைப் பார்க்கிறபோது, தமிழ் நாடு, பஞ்சாப், மராட்டியம் போன்ற மாநிலங்கள் சாலை வசதியிலே முன்னால் நின்றகொண்டிருக்கிறார்கள். சாலை வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கு, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையில், ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்துகொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக 1,500-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்கள் அனைத்துக்கும் சாலை வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கடந்த 3 ஆண்டுகளாக நிறைவேற்றி வருகின்ற நம்முடைய திட்டத்தை, 'Fifth Plan Approach Paper' -ல் போட்டு, மற்ற மாநிலங்களுக்கு அதை 'Guide lines' -ஆக மத்திய அரசு அனுப்பியிருக்கிறது. சாலைகளுக்கு ஏராளமாக நிதி ஒதுக்கம் செய்ய வேண்டும்; சாலை இல்லாத ஊர்களுக்கும், கிராமங்களுக்கும் அந்த வசதிகளைச் செப்பணிட்டுத் தர வேண்டுமென்று பார்க்கிறபோது, நம்முடைய அரசு அதில் முன் நிற்கிறதென்பதையும் நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

அதேபோல் கிளாஸ் 21 பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் சொன்னார்கள். விவசாயம் என்று குறிப்பிடுகிறபோது, அதிலே 'Tractor Trailer' -ம் சேர்த்திருக்கிறதென்பதை அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். ஆக, பல்வேறு வகையான விளக்கங்களும் அந்தந்தப் பிரிவிலேயே இருக்கிற காரணத்தாலே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, அமைகிறேன். வணக்கம்.

118 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச்
சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு
எண் 10/1974)

[1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் தம்முடைய திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெறுகிறாரா அல்லது வலியுறுத்துகிறாரா?

திரு. கே. ராஜாராம்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுடைய விளக்கத்திற்குப் பின்னால் நான் வலியுறுத்த விரும்பவில்லை.

திருத்தம், அவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை:

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: பிரிவு 2, பரிந்துரைகள் ஏதுமில்லை. பிரிவு 3, திரு. ஏ. ஆர். தாமோதரன்.

பிரிவு 3.

Thiru A. R. DAMODARAN: Sir, I move—

“That this House recommends to the Legislative Assembly that sub-clause (2) of clause 3 be omitted and that sub-clause (3) be re-numbered as sub-clause (2)”.

Thiru G. VASANTHA PAI: Sir, I second it.

Thiru A. R. DAMODARAN: Sir, I am thankful to the Honourable Minister for his explanation that all that has been done in this new Bill is to state the extent of increase in terms of percentage and not in terms of amount as was originally provided for in the original Act. Sir, in 1931, there may have been some justification for the Government to reserve certain powers of taxation by notification, since the Act itself was new and sufficient experience had not been gained by the Government in the administration of that Act. But, I fail to understand why, when they have laid down such an elaborate schedule, after a great deal of thought and discussion, as has been laid down in

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran.)

the present Bill, the Government should reserve this power to raise the tax by almost 50 per cent. The question that I would like to ask the Honourable Minister is: How often has this power been used from 1931? Have any Government increased the tax by notification? If it has been so increased, to what extent has such increase been given? If they have not taken recourse to this provision in the Act, then why is it necessary to have this provision in the Act? I raise this on very strong grounds of principle because the powers of taxation cannot be delegated to the Government, although in certain cases like sales tax, we may have given this power to the Government to alter the rates of tax by notification in special circumstances. For example, the sales tax on foodstuffs had to be removed since the price had registered a rise and since the consumers were very much concerned about it. But in the case of Motor Vehicles Taxation Act, when the tax itself has been raised and a surcharge of 5 per cent has been imposed, what is the reason for the Government to have this power? Why is it necessary? Secondly, why do the Government want to have such enormous limits for increasing the tax up to 50 per cent of the basic tax? Even when the Income-tax Act is considered, if a power is sought to be given to the Finance Minister of the Government of India that he may by notification raise the rates of tax by 50 per cent, I do not think Parliament would accept it. From the point of view of principle, we must clearly understand the reason why the Government want this power and the circumstances under which this power will be used. Only if the Honourable Minister is able to give an explanation, we can consider whether the amendment should be pressed or not.

(பிற்பகல் 5-20)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்களே பேசுகிறபோது சொன்னார்கள், இந்த 'பவர்' எத்தனை தடவை பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்ற கணக்கைக் கொடுங்கள் என்று. ஆகவே This is a harmless provision, I think, even according to the hon. Member Thiru Damodaran.

ஏற்கெனவே நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்திலே இருக்கின்ற அதிகாரத்தைத்தான் இந்தச் சட்டத்திலே போட்டிருக்கின்றோம். 50 சதவிகிதம் என்று போட்டு

120 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச்
சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு
எண் 10/1974)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

விட்ட காரணத்தாலேயே அந்த 50 சதவிகிதம் வரியை சட்ட மன்றப் பேரவையோ மேலவையோ கேட்காமல் அரசாங்கம் விதித்துவிடும் என்று சொல்வதும் சரியல்ல. ஏனென்றால் பிரிவு 25-ல் இரண்டாவது உட்பிரிவைப் பார்க்கிறபோது

“Every rule made or notification issued under this Act shall, as soon as possible after it is made or issued, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or notification or both Houses agree that the rule or notification should not be made or issued, the rule or notification shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be.....”

என்று மிகத் தெளிவாக இருக்கிறது. ஆகையினாலே இந்தப் பிரிவின் மூலம் அரசாங்கம் இந்த அதிகாரத்தை வேண்டுமென்றே அபகரித்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற நிலை நிச்சயமாக இல்லை. 50 சதவிகிதம் என்று அவ்வளவு கூடுதலாகப் போடவேண்டிய அவசியம் என்ன, கொஞ்சம் குறைத்திருக்கலாமே என்று சொன்னார்கள். நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வது, 50 சதவிகிதம் என்று ஒரு ‘அப்பர் லிமிட்’ போடு கிறோமே தவிர, அதனாலே எந்த விதமான பாதகமும் சட்ட மன்றப் பேரவைக்கோ மேலவைக்கோ தெரியாமல் நடந்துவிடாது.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, the Honourable Minister himself has stated that he is not aware of this provision being used from 1931 to 1974. I am not also aware of that. I am only raising it on grounds of principle. When we are trying to rationalise a Bill, then one of the immediate rationalisation that should be brought in is to dispense with all innocuous provisions—the Honourable Minister called it harmless, but I term it innocuous—in the parent Act. My real objection is not that I apprehend that the Honourable Minister will, day after tomorrow, raise the tax by notification, after the Legislature has been adjourned. But, I consider this to be an unnecessary power given to the Government and it is likely to be exercised in a fashion that may not be conducive to the privileges of the Legislature. The second point is: The Honourable Minister has drawn our attention to clause 25 of the Bill whereby all rules and

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

notifications are placed on the table of the Legislature and I am well aware of that. Even today a number of notifications have been placed on the table of the House and everyday such notifications are placed on the table of the House. If we are expected to read all those notifications and place resolutions on the basis of those notifications, then I am afraid that the Legislature must meet not for 40 days but for 140 days in a year. I am aware of the fact that we have the power to discuss a rule or a notification placed on the table of the House. But my point is: Why should the Government present us with a fait accompli in the form of increase in taxes and then ask us to table a resolution to discuss this matter? Generally, even in respect of Bills, we do not get 24-hours time to read, and I am afraid we do not have the time to go through all the rules and notifications. It is our fault and I accept the fault. Therefore, Sir, purely on grounds of principle, I would request that in a measure of rationalisation, we should drop all these innocuous and harmless sub-clauses and, therefore, I urge that this recommendation be accepted by the House.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பரிந்துரை அவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது. அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that sub-clause (2) of clause 3 be omitted and that sub-clause (3) be re-numbered as sub-clause (2) ”

பரிந்துரை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 3—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

பிரிவு 4.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that in clause 4, sub-clause (1), before the word ‘ quarterly ’, the word ‘ monthly ’ be inserted.”

THIRU G. VASANTHA PAI : I second it.

[1974 மார்ச் 27]

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I think this recommendation can be accepted very easily by the Honourable Minister because it does not visualise any loss of income to the Government. The only reason I wish to state is that the rate of tax for a passenger bus of 60 seats is of the order of Rs. 8,000 per quarter or Rs. 32,000 per year and now what we expect is that in the beginning of the quarter, in the first 15 or 20 days of the quarter, the entire amount of Rs. 8000 is to be paid as advance by the bus owner to have the vehicle on the road for the remaining three months. My only request is that this quarterly tax of Rs. 8,000 may be allowed to be paid in monthly instalments of Rs. 2,666 or whatever the one-third comes to. Certainly, the Government may frame rules insisting that it should be paid before the 10th of each month and in this way the ways and means position of Government is not likely to be seriously affected because what the Government are now doing is a sort of advance tax that they are collecting from the bus owners. Considering the very heavy incidence of taxes and knowing the financial stability of many bus operators who are borrowing money at rates of 24 and 32 per cent in the open market, I think some measure of relief should be given to them in this sense and I hope, Sir, that this very harmless amendment will be accepted by the Honourable Minister.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டத்தில் கால் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை வரி தரவேண்டும் என்கின்ற பிரிவு இருக்கிறது. 'டேக்ஸேஷன் ஆன் பாசன்ஜர்ஸ் அண்ட் குட்ஸ் ஆக்ட்' என்ற சட்டத்தின்படி மாதந்தோறும் தரலாம் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் நாம் அந்தச் சட்டத்தை மாற்றி, மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் என்ற அமைப்புடன் கொண்டு வருகின்ற காரணத்தால், கால் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை வரி செலுத்துவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்ற விதி போடப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல. மாதந்தோறும் வரி செலுத்தலாம் என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்துகின்றபோது, அதற்கான நிர்வாகச் செலவுகளும், வரி செலுத்துகின்றார்களா என்று பார்ப்பதற்கான குறிப்புகளும் மிகக் கடினமாக இருக்கும் என்கின்ற காரணத்தாலேதான், அந்த விதி அப்படியே நிலைநிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

1974 மார்ச் 27]

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I beg leave of this House to withdraw the amendment. I was only proposing it for the sake of convenience, but since it is not found to be acceptable, I am not pressing it.

பரிந்துரை, மேலவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டது.

பிரிவுகள் 5 முதல் 10 வரை—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

புதுப் பிரிவு 10-A.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that after clause 10, the following be added as clause 10-A :

‘ There shall be constituted for the State of Tamil Nadu a fund called the Tamil Nadu Municipal Road Development Fund to which ten per cent of the tax collected under clause 3 shall be credited and this fund so constituted shall only be expended for the development and maintenance of public roads in Municipal areas. ’ ”

THIRU G. VASANTHA PAI : Sir, I second it.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I would like to explain this in view of the explanation that has been given by the Honourable Minister who quoted certain clauses in the Act, whereby provision would be made for apportioning the taxes under clause 17. Sir, clause 17, I think, is intended to share the increased amount of toll compensation paid to Municipalities. Sir, I hope that in Cuddalore—which is the only Municipality for which I have the figure—in 1931 the toll compensation was fixed at Rs. 30,000. The total revenues collected by motor vehicles taxes in 1931 would have been less than, I think, half-a-crore of rupees. Even rupees half-a-crore is very gross over-estimation; it was probably of the order of Rs. 25 or 26 lakhs and the toll compensation that was fixed was Rs. 30,000 per annum. Under clause 17, all that is contemplated is probably that the extent of toll compensation may be increased by 50 per cent or 40 per cent. But, my point was that we should have a definite percentage of the proceeds of the motor vehicles taxes reserved for road development in urban areas,

[Thiru A. R. Damodaran.]

[1974 மார்ச் 27]

Municipalities and Corporations, and unless a statutory fund is created, it would very well result in the Municipal roads being neglected. In fact, considering the use of these roads by vehicles, I consider that such a statutory fund is absolutely essential. Only two years ago, I remember, for the development of rural roads, the Government of Tamil Nadu had raised the amount of loan or grant from Rs. 1 crore to Rs. 3 crores. Under the provisions of this Act, the total collections that are likely to be given, I do not think, will exceed Rs. 2.25 or Rs. 2.50 crores and by creation of this fund, we have not given the additional resources to the Panchayat areas. Since the hon. the Leader of the Opposition was very much interested in rural roads, I may tell him that the Government have made far greater provision in the past for the development of rural roads than what is contemplated in this measure. In fact, even in Municipalities, I know that loans and grants are being given under various heads. But, what is required is a statutory fund and a statutory obligation on the part of the Government to give the resources to the Municipalities and on the part of the Municipalities to spend the resources on roads. Whatever may be said of that, I agree that Highways in Tamil Nadu have been fairly well developed. But, considering the very heavy use to which the roads are being put at present, especially the number of buses that have been introduced by the new Corporations, the wear and tear of these roads is definitely increasing and the obligation of maintenance—the financial obligation of maintenance—will undoubtedly increase. I think it is only fair that municipalities and local bodies, the 96 municipalities—should also be given the benefit of road development fund and I am sure that in view of the sympathy which the Government have in regard to the availability of resources with municipalities they will find it possible to accept this recommendation.

(பிற்பகல் 5-30)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, கிராமப்புறச் சாலைகளுக்கு எப்படி தனியாக நிதி ஒதுக்கி இருக்கின்றதோ அதுபோல நகர்ப்புறச் சாலைகளுக்கும் இந்தச் சட்டத்தின்கீழ் நிதி ஒதுக்கி இருக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றார்கள். கிராமப்புறங்களை நகர்ப்புறங்களோடு இணைக்கத்தக்க வகையில் நாம் கிராமப்புறச் சாலைகளை அமைக்க ஏன் முக்கியத்துவம் கொடுக்க

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

வேண்டும் என்பதைச் சற்று எண்ணிப் பார்க்கும்போது, பல்லாயிரக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு நாம் இன்னும் முறையாக சாலைகளை அமைக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். அது மட்டுமில்லை. கிராமப்புறங்களுக்குச் சாலைகள் அமைப்பது என்பதற்கு கிராமங்களிலுள்ள மக்களை நகரங்களுக்கு அழைத்து வருவது என்பது பொருள். நகரப்புறங்களிலே உள்ள சாலைகளை மேம்பாடு அடையச் செய்வது என்பது ஏற்கெனவே நகரங்களிலே உள்ள சாலைகளை மேம்பாடு அடையச் செய்வது என்பதாகும். ஆனால் எதற்கு முதன்மை தர வேண்டும் என்பதைப் பார்க்கும்போது, சாலைகளே இல்லாது அல்லது முறையாக சாலைகள் அமைக்கப்படாது இருக்கும் கிராமங்களுக்குத்தான் முதலிடம் தர வேண்டும் என்ற அடிப்படையில்தான் இந்த வரிவிதிப்பு தனியாக ஏற்படுத்தப்பட்டு அதன்மூலம் கிடைக்க இருக்கும் தொகை முழுவதையும் கிராமப்புறச் சாலைகளுக்கு என நிதியாக ஒதுக்கப்பட இருக்கின்றது. நகரங்களைப் பொறுத்த வரையில், ஏற்கெனவே டோல் கேட் மூலமாகவும், வேறு பல லைசென்ஸிங் முறைகள் மூலமாகவும் அவர்களுக்குக் கிடைக்கும் நிதி இழப்பினை ஈடுசெய்ய பிரிவு 17 வழி வகை செய்கின்றது. உறுப்பினர் அவர்களே குறிப்பிட்டதைப் போல, நகராட்சிகளுக்கு கடன்களாகவும் மானியங்களாகவும் அரசு பல்வேறு வகையில் நிதியினை வழங்கி வருவதால், இருக்கும் நிதியினை வைத்து யாருக்கு முதலிடம் கொடுப்பது என்பதைப் பார்க்கும்போது—சாலையே இல்லாத ஒரு கிராமத்திற்கு சாலை அமைப்பது நல்லதா அல்லது நகரங்களிலே இருக்கும் சாலைகளை மீண்டும் மீண்டும் மேம்பாடு அடையச் செய்வதா—என்று பார்க்கும்போது, பரவலாகப் பயன்படும் முறையில் கிராமங்களுக்குத்தான் நாம் முதலிடம் தரவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தாமோதரன் தமது பரிந்துரையைத் திரும்பப் பெறுகிறாரா?

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, only one word of explanation, before I withdraw this recommendation. The Hon. Minister, in his remarks, may have conveyed the impression that I wanted funds to be created for municipalities at the expense of rural roads. I wish to mention clearly that a separate road fund has been created for rural areas and I am fully in support of it. I know that many rural roads have not been developed. My only plea was that out of the proceeds of the motor vehicles tax amounting to Rs. 25 crores, if we set apart, say, 10 per cent for the development of municipal roads, an essential infra-structure would also be

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

helped for development. That was the only intention of my recommendation. I fully agree with him that rural roads require development. In view of the fact that he has stated that he will be very generous in giving more funds to the municipalities under clause 17 of the Bill, I accept that as a very solemn assurance and I do not press this recommendation.

பரிந்துரை, அவையின் அனுமதிபுடன், திரும்பப்பெறப்பட்டது.

பிரிவுகள் 11 முதல் 26 வரை—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

SCHEDULE.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that in the Schedule, in column (2) against Entry 4, I (a) and (b), for the figures ‘30’ and ‘75’, the figures ‘15’ and ‘35’ be substituted respectively. ”

The recommendation was duly seconded.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, this is a very simple recommendation and I have only recommended the reduction of the taxes in respect of certain types of vehicles. May I explain, Sir, that according to this Schedule, I am under the impression that a particular class of vehicles known as taxis will come under this entry and that they are expected to pay the tax of Rs. 30 or Rs. 75, depending upon the number of passengers that they have to carry? Sir, since November 3, 1973, when the excise duty on petrol was increased by Rs. 1.07 and again on March 2, 1974 when the price of petrol has been increased by 34 paise, resulting in the selling price of petrol having gone up from Rs. 1.44 per litre to Rs. 3.06 per litre, all the taxis in every State in India are in a desperate position and many of the taxi-owners who are self-employed artisans who were given loans from the nationalised banks are now surrendering their permits and asking for permission to sell these taxis, as it has become absolutely impossible for them to run the taxis, even granting that some increase in fares is sanctioned by the Government. We were under the impression that if the fares for the taxis were increased by 40 or 50 paise in view of the increase in the price of petrol, the taxi-owners would be automatically compensated and they would be able to earn the same amount as

1974 மார்ச் 27] [Thiru A. R. Damodaran.]

they were earning before. But, unfortunately, actual experience has shown that 50 per cent of the plying time of the taxis has been reduced and thousands of taxis all over India are waiting and idling on the pavements, not being able to collect the necessary fares. They are operating under extraordinarily difficult circumstances. Since the amount of money that is lost by the Government will not be substantial, if this concession is accepted. I would plead with the Government to accept this recommendation. The total number of taxis we may have in this State will be less than 3,000 or 4,000 and I am sure the amount of loss can easily be compensated by other ways of raising revenue for which we have also given the necessary powers to the Government. I would urge the Government to consider whether this small recommendation which is intended to benefit a very hard hit community at present because of the petrol-price-increase could be accepted.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் வாடகைக் கார்களுக்கும் வரியினைக் குறைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் கோரியிருக்கின்றார்கள். இப்போது ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கு மூன்று மாதத்திற்கு 30 ரூபாய் என்றும் வாடகைக் கார்களுக்கு மூன்று மாதங்களுக்கு ரூபாய் 75 என்றும் வரி இருக்கின்றது. இது ஏற்கெனவே இருந்துவரும் வரி. எல்லோருக்கும் வரி கூடும் போது இந்த வாகனங்களுக்கு வரியைக் கூடுதலாகப் போடாது இருப்பதே அவர்களுக்கு முதலாவது லாபம். அது மட்டுமில்லை, இப்போதுள்ள ரூ. 30-ஐ ரூ. 15 என்றும், வாடகைக் கார்கள் விஷயத்தில் இப்போதுள்ள ரூ. 75-ஐ ரூ. 35 என்றும் குறைக்கலாம் என்றும் திருத்தம் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். இதன் மூலம் மாதம் ஒன்றுக்கு ஐந்து ரூபாய் ரிஸீஃப் கிடைக்கக் கூடும். மாதம் ஒன்றுக்கு ஐந்து ரூபாய் நிவாரணம் கிடைப்பதன் மூலம் அவர்களுடைய கஷ்டங்கள் நீரும் என்று திரு. தாமோதரன் அவர்களும் நிச்சயம் நம்ப மாட்டார்கள். நானும் நம்பத் தயாராயில்லை.

(பிற்பகல் 5-40)

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, இதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படும் நஷ்டம் எவ்வளவு இருக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் எவ்வளவு என்று பார்ப்பதை விட, ஒருவருக்கு நிவாரணம் அளிப்பது பலனளிக்கக் கூடியதாக இருக்கிறதா இல்லையா என்பதைத்

128 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

பொறுத்துத்தான், செய்ய வேண்டுமே தவிர, நமக்கு இதிலே என்ன குறைவு என்று பார்த்துச் செய்துகொண்டு போனால், அது நல்ல அரசாங்கத்திற்கு அழகாக இருக்காது. ஆகையினாலே ஏதோ மாதத்திற்கு ஆட்டோ ரிக்ஷா விற்கு 5 ரூபாயும், டாக்ஸிக்கு 10 ரூபாயும் நிவாரணம் அளிப்பதன் மூலம் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பல பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பது என்பது இயலாத காரியம். ஆகையினாலே இந்தப் பரிந்துரையை மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் வற்புறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் தமது பரிந்துரையை வலியுறுத்துகிறாரா?

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, I do not press the recommendation.

பரிந்துரை, அவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே,

“தமிழ்நாடு, 1974 ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) திருப்பியனுப்பப்படவேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“தமிழ்நாடு, 1974 ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) திருப்பியனுப்பப்படவேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

3. 1973-74 ஆம் ஆண்டிற்கான துணைச் செலவு குறித்த இறுதி விவர அறிக்கை மீது விவாதம்.

திரு. க. அறிவழகன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இந்தத் துணை நிதி அறிக்கையின் மீது நடைபெறுகிற விவாதத்தில் என்னையும் பேச அனுமதித்த தற்காக நன்றி தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சமீபத்தில் தமிழ் நாட்டிலிருக்கிற பல்லாயிரக்கணக்கான ஆசிரியர்கள் மகிழ்கிற முறையில் இடைநிலை ஆசிரியர்களுக்கும், அவர்களோடு இணைந்த சிறப்பாசிரியர்களாக இருக்கிற